

# Guia Simple de Setups

## SobreViraje: SE VA DE “CULO”

- 1.- Adelantar el Reparto de Frenos
- 2.- Subir el Aleron trasero o bajar el delantero
- 3.- Adelantar el Reparto de Peso
- 4.- Subir el valor de la Inercia
- 5.- Ablandar barra trasera v/o endurecer barra delantera
- 6.- Endurecer Muelles delanteros v/o Ablandar muelles traseros

## SubViraje: SE VA DE “MORRO”

- 1.- Atrasar el Reparto de Frenos
- 2.- Subir el Aleron delantero o bajar el trasero
- 3.- Atrasar el Reparto de Peso
- 4.- Bajar el valor de Inercia
- 5.- Ablandar Barra del. y/o endurecer la barra trasera
- 6.- Ablandar muelles delanteros v/o endurecer muelles traseros

NOTA: No hace falta que modifiques todos los parámetros, a veces con tocar uno o dos es suficiente.

## MARCHAS/GEARS

### Marchas/GEARS:

Si NO llegas al limite del motor deberas BAJAR el valor de la ultima marcha,

Si llegas con la ultima marcha metida y el motor sobrepasado de revoluciones entonces deberas SUBIR este valor.

Consejo: La 1ª, 2ª y 3ª marcha deben estar mas separadas entre si, que la 4ª, 5ª, 6ª y 7ª.

Y de la 1ª a la 2ª, EL ESPACIO es mas amplio que entre la 2ª y la 3ª y asi sucesivamente.

### Final/FINAL:

Valores mas bajos mucha aceleracion pero poca velocidad,

Valores medios buena aceleracion y mas velocidad.

Valores mas altos tienen poca aceleracion y mucha velocidad.

Consejo: Para los FI, suelen utilizarse un final bajo para tener buena aceleración al salir de las curvas

## BLOQUEO DE DIRECCION

Valor bajo, la trazada seria mas ABIERTA

Valor alto, la trazada seria mas CERRADA

## FRENOS

### Distribucion del Freno/BRAKE BIAS (F:R):

un valor de 50:50 daría la misma fuerza al freno del tren delantero como al freno del tren trasero. debemos intentar con el reparto de frenos llevarlo lo mas cerca que podamos del 50:50

Si Le das a:

< el reparto se ira hacia los frenos de delante,

> el reparto se ira hacia los frenos atras.

Consejo: la distribucion ideal esta entre los valores 70:30 - 55:45

ACONSEJO VALOR IDEAL 60:40 COMO BASE

## CONDUCTO DEL FRENO

Menor conducto: el coche frena mas .....se calienta mas

Mayor conducto: el coche frena menos. .... se calienta menos y corre menos

### Presion frenado/BRAKE PRESSURE:

Un 100% es el total de presion sobre el freno. Si las ruedas se bloquean demasiado pronto baja este valor.

Cosejo cuando conduces sin ayudas lo normal es entre 85 y 95

### BLOQUEO DEL DIFERENCIAL

Bomba/PUMP: Su finalidad es pasar potencia a la rueda que no patina, cuando hay una que lo hace. Evita que se pierda la potencia por una rueda.

Un 100% ambas ruedas traccionan por igual,

Un 0% pasa la maxima potencia posible a la rueda que tracciona. (util cuando el circuito tiene curvas lentas)

Potencia/POWER: El diferencial da mas potencia a la rueda que el cree que es la exterior al acelerar.

Un 100% misma potencia alas 2 ruedas del eje motriz).

Un 0% da la maxima potencia posible a la rueda que el diferencial cree exterior.

Aclaracion: la "Potencia", solo afecta al salir de la curva y sobre todo cuando aceleramos. al salir de la curva y al acelerar, el coche se va demasiado al exterior de la curva: baja el valor de la "potencia".

Si se va demasiado al interior: aumenta el valor de la "potencia".

### MOTOR/ENGINE

Tamaño del RADIADOR es la abertura del conducto del aire para refrigerar el motor,

(- valor: entra menos aire, pero el coche corre mas; pero tambien se calienta el motor mas

+ valor: refrigera mas, pero el coche corre menos).

Lo ideal para carrera es tenerlo en 4,5 ó 6

### Turbo/BOOST MAPPING:

Valor alto: CORRE MAS Y gasta mas gasolina

Valor bajo: CORRE MENOS Y gasta menos gasolina

### FRENO MOTOR

valor bajo = mas velocidad y menos agarre;

valor alto= menos velocidad y mas agarre +

Aleron.delantero\ En el tren delantero:

valor bajo = mas velocidad y menos agarre;

valor alto= menos velocidad y mas agarre.

Aleron.Traserorear\wIING En el tren trasero:

valor bajo = mas velocidad y menos agarre;

valor alto= menos velocidad y mas agarre.

Si el coche se nos va de atras: o subes el aleron trasero o bajas el delantero.

### DISTRIBUCION DE PESO

< el contra peso se ira hacia delante;

> el contra peso se ira hacia Atras

> Si el coche se va excesivamente de atras (echa el peso hacia delante) y si el coche se va de delante (echa el peso hacia atras).

Aclaracion: este es uno de los valores principales para corregir el sobreviraje/subviraje

## DISTRIBUCION DE PESO (I:D)/LATERAL (D:L)

< el contra peso se situara en el lado izquierdo;

> el contra peso se situara en el lado Derecho

> ejemplo: en circuitos que primaran las curvas a derecha, deberfas echar el contrapeso al lado derecho, para que hiciera fuerza sobre las ruedas del lado derecho

> Consejo: dejar el peso en 50:50,

## REBOTES BACHES (AMORTIGUADORES)

Bache/ Rebote/ Lentos/Rapidos

Aclaracion: como norma general EL BACHE ira mas blando que EL REBOTE.

Como configurarlos: por este orden:

**1. REBOTE LENTO:** irlo aumentando hasta que veamos que hemos conseguido una dureza 6ptima que deja trabajar al muelle. notaremos que nos hemos pasado cuando las ruedas empiecen a derrapar.

**2. BACHE LENTO** primero 10 dejamos igual, si vemos que es demasiado rebotan L0 pondremos igual a entre 1 0 3 puntos mas bajo que el rebote lento.

**3. REBOTE RAPIDO** Si despues de pasar por encima del piano a bache, si notas que la rueda deja de hacer contacto contra el suelo aumenta el rebote rapido, hasta que notes que la rueda vuelve a tomar contacto rapidamente contra el suelo.

**4. BACHE RAPIDO:** cuando la rueda toma contacto contra cualquier altura del terreno (bache a piano), si notamos como si nos dieramos un llantazo contra un bordillo, eso quiere decir que llevas muy duro el bache rapido. Como norma general el bache rapido es el que suele tener el valor mas bajo.

**REBOTE LENTO TRASERO** suele ser el parametro que configuramos con cifras mas elevadas, Hegando a veces a ponerlo bastante cerca del tope {6 de 2 a 4 puntos por debajo del tope de dureza}. y el REBOTE RAPIDO delantero 0 trasero de 1 a 5 puntos menos que el REBOTE LENTO.

**Topes/PACKERS:** por norma general se deben poner en "0", Subirlos ,Si se sube la altura

**Altura del coche/RIDE HEIGHT:** Lo mas bajo posible.... general la parte trasera suele ir mas alta que la delantera.

**Aclaracion:** al hacer el coche mas alto tambien el conjunto de suspension es mas blanda.

Consejo: Por norma general suele ir mejor el coche con una altura baja, pero en algunos casos es aconsejable subir la altura del coche, sobre todo en circuitos que tienen pianos altos y que descontrolan el coche.

**Caida/CAMBER:** se encarga de graduar cuanto neumatico toca el suelo.

Aclaracion: Par norma general, siempre se suelen usar caidas negativas, siempre tiene mas caida negativa las ruedas delanteras que las traseras.

## CONVERGENCIA

La convergencia predispone, Ayuda al coche a entrar en una curva, tanto al frenar como al acelerar. En realidad es el valor que proporciona estabilidad al coche, en recta y sobre todo en las fases de entrada y salida de una curva.

**CONVERGENCIA TREN DELANTERO:**

Una convergencia negativa nos hace el coche subvirado." , Peor estabilidad en recta,mejora la respuesta de la direccion, en los giros la rueda interior gira mas k la exterior y ayuda a girar

Una convergencia positiva nos hace el coche sobrevirador En el tren trasero, mejora la estabilidad en recta.comportamiento mas noble

### CONVERGENCIA TREN TRASERO

Una convergencia negativa nos hace el coche sobrevirador, Las ruedas traseras pierden agarre.

Una convergencia positiva nos hace el coche subvirador , Las ruedas traseras tienen mas agarre al salir de las curvas

Con valores Positivos Traseros / --- \:

Al salir de la curva a la hora de acelerar: tendra una tendencia a irse al interior

+ POSITIVO DETRAS Mejor Salida en Curva

- NEGATIVO DETRAS Mejor Entrada en Curva

### DIFUSOR

Valor cercano a "0" (entre +1 y +2,9) tendremos una direccion que enseguida respondera a nuestros giros con el volante, pero es menos estable mas impredecible, estos valores se usan para circuitos de muchas curvas y sobre todo en chicanes en las que necesitas que el coche responda rapidamente al cambio de direccion. **SOBRE TODO PARA CIRCUITOS LENTOS, NO ES ACONSEJABLE PARA CIRCUITOS RAPIDOS.**

Valores positivos lejanos al "0" (mas de +3,0), tendremos una direccion lenta en respuesta pero mas estable, mas predecible, estos valores se usan en circuitos con

Si gira demasiado pronto, aumentale el difusor a un valor mas positivo poco a poco si gira demasiado tarde, disminuyele el difusor a un valor menos positivo.

Si el Circuito tiene pocas curvas lentas entonces no te conviene bajarle al caster. si tiene pocas curvas rapidas no te conviene subirle al caster o difusor.

### DISCO DE FRENO

Mayor tamaño de disco, cuesta mas calentarlos menor poder de frenada.

Menor disco de freno., se calientan rapidamente y alcanzan antes la temperatura

INERCIA: es la retención del motor (cuando sueltas el acelerador) de las ruedas que el cree interiores.

Un 100% da el mismo freno motor alas 2 ruedas del eje motriz) Un 0% da el max1mo freno motor posible a la rueda interior.

Aclaracion: la Inercia o retencion solo entra en juego cuando sueltas el acelerador. Y solo afecta antes de entrar a una curva.

si se va demasiado al interior: sube el valor de inercia,

si se va demasiado al exterior (o sea sigue una linea recta): baja el valor de Inercia.

### Precarga/PRELOAD:

Es la suavidad con la que pasa de aceleracion a retencion ..

Precarga alta: Tarda Mas en entrar los valores de potencia Mas Agresivo

Precarga baja: Tarda Menos en entrar los valores de potencia Menos Agresivo

### Barra estabilizadora/ ANTI-ROLL BAR:

se suele llevar mas duras delante que atras.

Aclaracion: las barras estabilizadoras, solo influyen en la reaccion del coche al entrar en curva.

Solo contiene el coche a mantenerse plano en las fuerzas laterales.

### TEMPERATURA RUEDAS:

Si la temperatura del centro iguala o sobrepasa la temperatura interior, es que llevais los neumaticos demasiado hinchados.

- Si la temperatura del centro iguala o es menor que la exterior, es que llevais los neumaticos poco hinchados.

- Las ruedas delanteras suelen llevar igual o mas presion que las ruedas traseras,

consejo: a veces Se consigue mas agarre y estabilidad aumentando negativamente la caida,

## TASA DE MUELLES

Es la parte principal de la suspensión, y el primer parametro a configurar. Aclaracion: los muelles traseros siempre van mas blandos que los delanteros.

**Consejo:** por el sonido de las ruedas La mejor manera de configurar esto, es poner todos los valores de rebote y bache al minimo, y salir a pista y notar como va el coche solo sobre los muelles, ablandar o endurecer segun lo notemos hasta encontrar el punto ideal

**CONSEJO:** El la temperatura ideal para las ruedas es entre 100° y 120° en el interior de las ruedas y si no llegan a alcanzar los 95°, aconsejaria endurecer un punto los muelles aquellas ruedas que no alcance la temperatura ideal de grip. Aunque esto tambien se podra afinar con los rebotes Lentos aumentandolos en las ruedas que apenas se calientan.

**Aclaracion:** como norma general el bache ira mas blando que el rebote.

**Consejo:** Si las ruedas que en su temperatura interior sobrepasen los 115° debeis bajarle el rebote lento de esa rueda o ablandar la barra estabilizadora de ese tren.

las ruedas que en su temperatura interior no alcance los 90° debeis subirle al rebote lento de esa rueda o endurecer la barra estabilizadora de ese tren.

**Caida:** Y siempre tiene mas carda negativa las ruedas delanteras que las traseras.

La temperatura interior sera 10° mas que la exterior, y la temperatura central debe estar 5° menos que el interior

y 5° mas que la exterior. Un ejemplo de caida correcta seria: exterior:90° centro:95° interior: 100°.

### Angulo Caida Positivo

**delantero:** conduccion mas suave

**trasero:** el agarre de las ruedas empeora al entrar en curva

### Angulo Caida Negativo

**delantero:** entrada en curva mas agresivo

**trasero:** mayor agarre al entrar en curva

## SOLUCIONES Y CONSEJOS

### Pierdo la parte trasera cuando freno:

- Configura el balance de frenos a un valor mayor.
- Incrementa la rigidez de la suspensión trasera, o incrementa la compresión del amortiguador delantero.
- Incrementa la rigidez del rebote trasero-

### Pierdo la parte trasera cuando me acerco a algunas curvas:

- Cuando frenes, reduce marcha más tarde que como lo haces normalmente. Con un coche con tracción trasera (RWD).
- Cuando frenes, reduce marcha antes que como lo haces normalmente. Con un coche con tracción delantera (FWD).
- Acelera un poco cuando reduzcas marcha.

### Pierdo la parte trasera en todas las curvas:

- Incrementa la rigidez de la suspensión trasera.
- Disminuye la barra estabilizadora trasera (anti roll bar)
- Aumenta la barra estabilizadora delantera (anti roll bar)

### Pierdo la parte trasera cuando me acerco a algunas curvas:

- Algunas de las soluciones del anterior punto.
- Ajusta la inclinación trasera (Normalmente cerca de 0)

### **Quiero que mi coche reaccione rápido a mis movimientos:**

- Incrementa la rigidez de la suspensión y bajar la altura del coche consecuentemente (en relación). Cuanto más incrementas la rigidez más podrás bajar la suspensión.
- Aumenta el bloqueo de la dirección.
- Pon la parte frontal del neumático en toe negativo, lo que significa aumentar el toe out. Toe se utiliza para indicar lo paralelas que están los neumáticos. Toe-out es cuando la parte de atrás de los neumáticos están más cerca que su parte delantera ( \ / ). Toe-in significa que los neumáticos están más cerca en su parte delantera ( / \ ).
- Disminuye el parámetro caster.

### **Quiero que mi coche sea más estable:**

- Afloja los amortiguadores, y aumenta la altura del coche en proporción. Cuanto más aflojes los amortiguadores más debes subir la altura del coche.
- Podrías probar con aumentando el toe-in en los neumáticos frontales y traseros. El toe-in delantero compénsalo con menos dirección paralela (parallel steering).
- Aumenta el caster.

### **Quiero que mi coche sea menos vulnerable en los baches:**

- Ablanda la compresión y rebote de los amortiguadores y/o incrementa la altura de las suspensiones.

### **Quiero conducir mi coche sobre los pianos en una chicane:**

- Incrementa la altura delantera del coche
- Reduce las barras estabilizadoras (antiroll bar)
- Afloja la compresión de los amortiguadores

### **Mis neumáticos delanteros se calientan muy rápido:**

- Ajusta los toe-in próximos a cero
- Ajusta las inclinaciones próximas a cero
- Reduce el balance de la fuerza de frenado
- Incremente la presión de los neumáticos
- Sé más elegante/suave mientras giras, cuando atraviesas el coche en las curvas, la distribución del peso cambia y es demasiado para los neumáticos delanteros, intenta girar las curvas con un ángulo constante del volante o a menor velocidad.
- Baja el alerón delantero. En el caso en que el frenado sea estable girando.
- Sube el alerón delantero. Si el calor sube rápidamente girando.

### **Mis neumáticos traseros se calientan muy rápido:**

- Incrementa la presión del neumático.
- Baja el alerón trasero (si lo hay frenado sea estable girando).
- Sube el alerón trasero. Si el calor sube rápidamente girando.
- Sé más suave con el acelerador, esta es la ayuda más útil.

### **Pierdo la parte de detrás cuando salgo de las curvas:**

- Si conduces uno de los Fórmulas, baja el alerón delantero
- Reduce la rigidez de la suspensión trasera y/o eleva la altura trasera del coche.
- Reduce la compresión de los amortiguadores de atrás
- Reduce la barra estabilizadora (antiroll bar) de atrás
- Incremente la barra estabilizadora (antiroll bar) de delante
- Intenta incrementar el toe-in en la parte de atrás
- Reduce los valores de potencia del coche (los que la incrementan)
- Calienta tus neumáticos adecuadamente.

### **Quiero frenar cuando esté girando en mitad de una curva:**

- Tú no quieres eso! quizá utilizar un poco el freno sea práctico.
- Aumenta el valor del balance de frenos, o baja la parte delantera e incrementa la parte trasera para que ayude a dar más estabilidad cuando frenes y gires al mismo tiempo.
- Disminuye la fuerza de frenado (la presión) (deberías probar primero esto, porque quizá fastidiarías tu maravilloso setup con la primera opción

### **Quiero frenar sobre los pianos:**

- Reduce la presión de frenado hasta que los neumáticos no se bloqueen, sin embargo podrías perder capacidad de frenado muy valiosa cuando optimices esto. Deberías practicar más sin aplicar el máximo de poder de frenada con tu pie, o pisando un poco el acelerador (especialmente con coches FWD) mientras frenas.

### **Pierdo la parte de detrás cuando salgo de las curvas:**

- Si conduces uno de los Fórmulas, baja el alerón delantero
- Reduce la rigidez de la suspensión trasera y/o eleva la altura trasera del coche.
- Reduce la compresión de los amortiguadores de atrás
- Reduce la barra estabilizadora (antiroll bar) de atrás
- Incremente la barra estabilizadora (antiroll bar) de delante
- Intenta incrementar el toe-in en la parte de atrás
- Reduce los valores de potencia del coche (los que la incrementan)
- Calienta tus neumáticos adecuadamente.

### **Las Curvas, Entrada, Dentro y Salida**

**Diferencial:** Es más fácil de entender que lo que parece. El diferencial al soltar el acelerador (freno motor) frena más a la rueda interior que a la exterior y en la salida de la curva al abrir gas le da más aceleración a la rueda exterior que a la interior. Así suena un poco raro. Pues imaginarnos un tanque, un tanque solo va hacia delante pero en un momento frenan la “rueda” izquierda, el tanque gira hacia la izquierda. Pero y si quieren ir más rápido pero hacia la izquierda, pues aceleran la rueda derecha. Pues de este concepto tan simple nos podemos aprovechar para que el coche entre en la curva mejor. Si dejamos el diferencial fijo, ósea que ambas ruedas giren lo mismo el coche se ira recto y no entrara en la curva pero si abusamos de él el coche tendera a sobregirar (tendera al trompo).

**Adherencia aerodinámica:** aquella que conseguimos a más velocidad gracias al apoyo del aire sobre nuestro coche y que hace que nuestro coche se pegue más al suelo (efecto Venturi). Cuanto más apoyo aerodinámico tengamos, más agarrará el coche pero perderemos velocidad en recta y aceleración en velocidades altas. Mas apoyo aerodinámico mejor en curvas rápidas pero perjudicamos la velocidad.

**En la salida de la curva,** la efectuaremos acelerando, por lo que la mayor parte de la masa, pasara al eje posterior, y por tanto, el coche naturalmente tendera a subvirar (irse de morro). Pero aquí también entra otro factor importante: el deslizamiento por exceso de aceleración, que se produce cuando el neumático no es capaz de asimilar tanta aceleración (decimos que no tracciona y debemos levantar el pie del acelerador), dependiendo del coche que estemos llevando, se producirá un efecto u otro:

- Si llevamos una tracción delantera, deslizarán las ruedas delanteras y el coche tenderá a irse recto.
  - Si llevamos una tracción trasera, patinarán los neumáticos posteriores y el coche se irá de atrás, pudiéndose hacer un trompo.
- Lógicamente, estos efectos pasarán sobre todo en coches potentes.

## Controles en rFactor

### Botones de Respuesta

#### Digital Steering/ Throttle/Brake/Clutch Rate

Si usas un control digital para una acción específica, esta sección configura la respuesta del control. Los dispositivos digitales de control son aquéllos que sólo tiene dos estados: encendido y apagado. Para suavizar la respuesta de estos controles, aumentamos el efecto gradualmente. Las barras te permiten controlar la velocidad con la que aparece el efecto completo.

#### Speed Sensitivity

Esto controla la sensibilidad de la dirección. Si estás moviendo el volante mucho para controlar el auto a altas velocidades debido al movimiento del volante, ajusta esta configuración para encontrar un buen equilibrio entre control y estabilidad.

#### Look Ahead

Esta barra controla la cantidad del campo de visión (FOV) de piloto cuando toma una curva. Por ejemplo, si tomas una curva a la izquierda, la vista girará también a la izquierda, y da una apariencia más real al manejo.

#### Head Movement

Esta configuración controla el movimiento del FOV en el habitáculo del auto. rFactor incluye la representación de irregularidades en el pavimento así como la simulación de movimientos tales como la vibración extrema a altas velocidades - si vas demasiado rápido posiblemente la cabeza se mueva mucho y perderás de vista la línea en la pista.

#### Exaggerate Yaw

Mueve la cámara en la dirección del ángulo del auto cuando estás en una curva.

Botón de *Force Feedback* (FFB)

#### FFB Type

Selecciona el tipo de FFB según el controlador que usas.

#### FFB Effects

Esto tiene opciones desde *None* (ninguno) hasta *Full* (completo) y controla la cantidad de efectos de FFB que se mapean al sistema de control.

#### FFB Strength

Esta configuración controla la fuerza de la FFB. Ajusta a la fuerza que desees. Si usas un volante Logitech, asegúrate de que el valor aquí sea negativo, si no está ya en negativo por default.

#### Botones del Controlador 1 y Controlador 2

Estos botones controlan las diversas zonas muertas y de sensibilidad asociadas con el control del auto.

## Audio

Para controlar la experiencia auditiva en el mundo de rFactor, cambia estas configuraciones a tu propio gusto.

#### Music Volume

Esta barra controla el volumen de la música de rFactor.

#### Sound Effects Volume

El volumen de los efectos de sonido de rFactor se ajusta con esta barra.

#### Engine Volume

Controla el volumen del motor del jugador.

#### Player Volume Ratio

Qué tan alto es el volumen de tu auto relativo a lo demás.

#### Opponent Volume Ratio

Qué tan alto es el volumen de tu oponente relativo a lo demás.

#### Number of Effects

Controla el número de efectos de sonido simultáneos que se procesan.



## Display

Desde aquí se controla el aspecto visual del mundo de rFactor. Experimenta con estas configuraciones para encontrar un equilibrio entre esplendor gráfico y rendimiento del CPU.

### Circuit Detail

Controla la cantidad de detalles que aparecen en la pista.

### Player Detail

Controla el detalle y apariencia del auto del usuario en la pista.

### Opponent Detail

Controla la cantidad de detalle y apariencia de los autos de AI.

### Texture Detail

Controla el detalle de las texturas del mundo de rFactor.

### Texture Filter

Aquí se seleccionan las opciones de filtrado bilineal, trilineal y anisotrópico de texturas. Se debe configurar el Anti-Aliasing de Pantalla Completa (FSAA) en el programa Config.exe de rFactor que se localiza en tu directorio de rFactor.

### Shadows

Esto controla la cantidad de sombras. En los niveles superiores, las sombras aparecen en la cabina, lo que da un sentido asombroso de inmersión. Si tienes problemas de rendimiento en la computadora, primero intenta reducir esta configuración. Al bajar la configuración a *High*, te dará el efecto dinámico, pero no aparecerán las sombras en la **cabina**.

### Shadow Blur

Al seleccionar esta opción, las sombras aparecerán mucho más suaves, pero a costo del rendimiento de la computadora. Si tienes problemas de rendimiento en la computadora, pon esta opción en *OFF*.

### Auto Detail FPS

Cuando está en *ON*, esta opción ajustará el nivel de detalle en rFactor para mantener un valor mínimo de cuadros por segundo (FPS). El número que se despliega cuando se selecciona esta opción es el valor mínimo deseado de cuadros por segundo (FPS).

### Special Effects

Haz ajustes aquí para controlar la cantidad y detalle de los efectos especiales (humo, patinones, chispas, etc.) y su duración.

### Visible Vehicles

Selecciona la cantidad de vehículos que se dibujan al mismo tiempo en la pista.

### Message Center

Si esta opción está prendida, los mensajes de chat, del equipo de pits y del estado del juego aparecerán en una ventana ubicada en la parte inferior izquierda de la vista del piloto.

### KPH/MPH

Selecciona KPH o MPH como la unidad principal de velocidad

### Heads-Up Display (HUD)

Prende y apaga la información del HUD proyectada en la pantalla de manejo.

### Default View

Cambia la vista por default aquí, desde la perspectiva del piloto.

### Mirrors

Esta configuración prende y apaga los espejos. Los espejos, como muchas otras configuraciones aquí, también se pueden cambiar ya estando en la pista.

### Vehicle FOV

Controla el campo de visión (FOV) de la perspectiva de manejo. Experimenta con esta configuración para obtener el balance deseado entre la vista de la cabina, por ejemplo, y la sensación de velocidad preferida.

